**GRAN PREMIO D'AUSTRIA** Le prove libere del venerdì danno la pole virtuale a Barrichello davanti a Schumi

# Rosse in testa ma i rivali si svegliano

## *Ecclestone: «L'attuale dominio delle Ferrari non è una minaccia per l'interesse del pubblico»*

**ZELTWEG** La Ferrari non è più sola. O almeno continua a guardare tutto e tutti dall'alto confermando la solita forma smagliante. Ma le avversarie iniziano a farsi più agguerrite. Dopo gli abissali distacchi di Imola e Barcellona, le altre scuderie adesso allungano il musetto, iniziano a muoversi, provano a sognare piccole rivoluzioni. Il venerdì austriaco di Zeltweg consegna speranze di riscossa a Williams e McLaren, ancora dietro alle Rosse ma per una manciata di millesimi. Quanto basta per avere i giusti presupposti e attendersi oggi una qualifica interessante, quantomeno competitiva.

A sorpresa, ma non troppo, il miglior crono nelle libere è di Barrichello. Galvanizzato dal rinnovato contratto con la scuderia del Cavallino, il brasiliano, con una seconda sessione più regolare, ha distanziato con la F2002 il maestro Schumi di 30 millesimi. Poteva anche essere più alto il margine se nel terzo settore non avesse perso qualcosa dal passo del tedesco, migliore nella prima ora di prove.

Kimin Raikkonen

Dietro le Rosse il colombiano della Williams, Juan Pablo Montoya, staccato di un decimo dalla coppia ferrarista (il compagno di scuderia, Ralf Schumacher è invece lontano, 12.o), e il finnico della McLaren, Kimin Raikkonen (nono Coulthard). In netto ritardo i due italiani con Trulli (17.o) che precede Fisichella che con la Jordan ha manifestato evidenti problemi di tenuta di strada.

Nella due ore di test la Rossa è apparsa regolare sui tempi, più veloce rispetto ai crono in gara stabiliti da Barrichello e da Schumi un anno fa e al record in corsa di David Coulthard, vincitore della passata edizione.

Bernie Ecclestone

Numeri che indicano ancora una volta i margini di miglioramento di una F2002 non stanca di stupire. Dati dunque incoraggianti anche se i test di ieri potrebbero non valere nulla, o quasi. La sessione, che ha visto tutti i piloti alla ricerca dei migliori riferimenti per assetto e controllo di trazione, si è disputata su pista asciutta mentre per oggi è prevista sull'A1-Ring pioggia e soltanto pioggia.

Gli pneumatici Bridgestone e Michelin hanno comunque dato l'impressione di aver lavorato piuttosto bene (qui le potenzalità delle due marche di gomme dovrebbero equivalersi) ma la pista bagnata potrebbe cambiare la storia.

Alla ricerca della massima velocità molti sono stati i lunghi alle curve Castrol e Remus, le prime due della pista, ma importanti perchè seguono i rettilinei: sono finite sulla sabbia sia la Ferrari di Barrichello (nella prima ora) che la Williams, a rimetterci di più però le Jordan di «Fisico» e la Sauber di Heidfeld bloccate nella ghiaia. Piccole escursione fuori pista senza problemi anche per Schumacher che ieri noin ha mostrato la solita grinta. Il campione la sprigionerà tutta oggi, quando i tempi conteranno davvero per conquistare la pole nel Gp più ostico (nessuna vittoria) della sua carriera.

«Non credo che l'attuale dominio di Schumacher e delle Ferrari sia una minaccia per l'interesse della Formula Uno. Prendete il tennis. Non è mai stato così popolare come quando Bjorn Borg dominava il mondo. Tutto l'interesse dello spettacolo è centrato sul dubbio: chi riuscirà a farlo cadere?»: è il parere di Bernie Ecclestone, grande industriale della Formula Uno, intervistato dal quotidiano francese «Le Figaro».

Ecclestone si mostra scettico sulla sincerità delle case costruttrici che vorrebbero controllare l'organizzazione, gli incassi e le gare: «Vengono in Formula Uno - dice - perchè è una vetrina enorme che assicura loro un buon ritorno dell'investimento. Ma non credo alla loro volontà di coinvolgersi realmente». I costruttori, aggiunge Ecclestone, «sono in situazione di concorrenza totale, quindi ho difficoltà a immaginarli discutere fra loro, apertamente e con fiducia sul futuro della Formula Uno. Il nostro sport ha bisogno di loro ma loro non hanno sempre bisogno del nostro sport. Il sistema non deve basarsi unicamente su di loro».

Schumi sembra osservare con attenzione il collega di scuderia Barrichello che ieri ha fatto il miglior tempo.

## La grave crisi della Jordan porta la cassa integrazione

**ZELTWEG** In Formula Uno è tempo di riduzione dei costi per le scuderie ma, poiché i test in pista sono fondamentali per lo sviluppo delle vetture, alla fine a rimetterci è il personale a libro paga.

Soprattutto quello delle scuderie a secco di risultati, una su tutte la Jordan, passata in poco più di un anno dalle gioie dei trionfi all'amarezza delle posizioni di rincalzo sulla griglia.

La scorsa primavera, in concomitanza con il Gp di San Marino, Eddie Jordan presentava il suo efficientissimo e ultramoderno motorhome, come a iconizzare uno status di privilegio che caratterizza i grandi team.

Quest'anno, all'indomani della stessa gara imolese, il manager irlandese ha invece tagliato decine di dipendenti, 58 per la precisione tra direttori esecutivi, progettisti e ingegneri di indiscussa fama nel Circus, oltre che buona parte del personale amministrativo.

Sempre lo scorso anno Jordan veniva indicato da una rivista specializzata britannica come uno degli uomini più ricchi del Regno Unito, statistica che gli rendeva il giusto onore tra i sudditi di sua maestà mentre oggi, con la squadra ancora senza piazzamenti in zona punti, gli si ritorce contro esponendolo agli occhi degli appassionati d'Oltremanica come un personaggio che pensa più al proprio conto in banca che al proprio team.

Senza contare che potrebbe presto perdere i motori Honda o quantomeno il loro sviluppo visto che l'accordo per la fornitura gratuita sino a tutto il 2003 esiste ancora, non l'esclusiva di scuderia rappresentativa che dall'anno prossimo passerebbe alla Bar, oggi «soltanto» cliente della casa del Sol Levante. Come a dire che potrebbero addensarsi ulteriori nubi sul futuro della Jordan.

**p.g.**

Adesso che la casa di Maranello ha fugato l'ultimo dubbio, Rubens potrà correre con più tranquillità

# Il mondiale riacquista un protagonista

### IN TIVÙ

## Domani dalle 14 (diretta Raiuno) tutti davanti alla Tv

**ZELTWEG Il palinsesto televisivo per il Gran premio d'Austria ricalca quello abituale per le gare europee del mondiale di Formula Uno.**

**Oggi nuovo collegamento dalle 9 alle 11 solo su +F1, poi la sessione ufficiale anche su Raitre dalle 13 alle 14, visibile a tutto il pubblico degli appassionati.**

**Raiuno e la tv a pagamento domani al mattino dalle 9.30 proporranno in diretta il warm-up, al pomeriggio dalle 14 il Gran Premio. Le quote Snai. manco dirlo, danno grande favorito Michael Schumacher sia per la pole position sia per la vittoria.**

**ZELTWEG** Adesso che c'è la certezza che Rubens Barrichello correrà altri due anni per la Ferrari il mondiale riacquista un protagonista.

Nei giorni in cui il popolo che ama le corse a ruote scoperte celebra il ventennale della scomparsa di Gilles Villeneuve, ultimo autentico mito in rosso, prima dello sbarco a Maranello di un certo Michael Schumacher, la F1 ripropone un quesito. L'attuale strapotere Ferrari è tutta farina della premiata ditta fondata dal Drake, oppure la bilancia dei valori in campo si è talmente spostata verso il team italiano, da sballare qualsiasi tipo di pronostico? Zeltweg servirà soprattutto a dare una risposta a questo interrogativo: la pista austriaca non è mai stata amica di Schumacher. Se il tedesco domenica dovesse vincere con l'ormai consueta autorità, dribblando trabocchetti cabalistici e qualche interessato rito vudu, agli avversari resterà poco di razzolare, nel paludato circo gestito da Bernie Ecclestone. Stagione finita, risultati scontati e addio spettacolo. La «Formula Noia» occhieggia, purtroppo, dietro l'angolo. E nessuno, che non si chiami Todt, Brawn o Byrne, può imprimere un brusco cambiamento di direzione.

Domanda: cos'è successo di clamoroso, a Maranello e dintorno, da trasformare un ottimo team in una clamorosa e imbattibile macchina da guerra? Niente di episodico, tutto è stato programmato con largo anticipo. La F2002, a esempio: è nata circa un anno fa, sui tavoli da disegno e dentro i cad-cam di Fiorano. Prima di mettere le ruote a terra ha trascorso circa sei mesi in test aerodinamici dentro la galleria del vento. Il nuovo motore, altro esempio, è stato testato per migliaia di ore al banco dinamico, e solo successivamente è apparso in pista. Se qualcuno possiede memoria storica, e si ricorda i tempi di John Barnard, rammenterà sicuramente che le rosse degli anni Ottanta-Novanta finivano di venire assemblate mezz'ora prima della presentazione ufficiale. E che spesso i nuovi motori, quando s'affacciavano su un circuito, assomigliavano più ad una scommessa tecnologica che ad un ben calibrato pacchetto di esperienze usuranti.

Rubens Barrichello

Restava un solo lato oscuro, in Ferrari: Rubens Barrichello. Pilota velocissimo, soprattutto in prova, capace anche di grandi intuizioni nei test, ma poche volte a suo agio in corsa. Questa anticipata riconferma biennale dovrebbe regalargli ulteriore tranquillità. Un quid stabilizzante che mira a cementare ulteriormente la leadership rossa.

**Riccardo Roccato**

### GP d'Austria: così l'anno scorso

POLE POSITION

Michael Schumacher (Ferrari) in 1'09"562

| ALL'ARRIVO | | Tempo |
|---|---|---|
| 1. David Coulthard | McLaren | 1h 27'45"927 |
| 2. Michael Schumacher | Ferrari | +2"190 |
| 3. Rubens Barrichello | Ferrari | +2"527 |
| 4. Kimi Raikkonen | Sauber | +41"593 |
| 5. Olivier Panis | BAR Honda | +53"775 |
| 6. Jos Verstappen | Arrows | +1 giro |

TEMPI DEI PITSTOP (dalla pitlane all'uscita dai box)*

* A causa di problemi tecnici i tempi dei pitstop sono stati invalidati

| Maggior numero di pitstop | | |
|---|---|---|
| Jos Verstappen | Arrows | 2 |
| Jacques Villeneuve | BAR Honda | 2 |

| LEADERS DELLA CORSA | | Giri al comando | N di giri al comando |
|---|---|---|---|
| Juan Pablo Montoya | Williams | 1-15 | 31 |
| Rubens Barrichello | Ferrari | 16-46 | 25 |
| David Coulthard | McLaren | 47-71 | 15 |

| GIRO PIÙ VELOCE IN GARA | | Tempo |
|---|---|---|
| 1. David Coulthard | McLaren | 1'10"843 |
| 2. Rubens Barrichello | Ferrari | 1'11"009 |
| 3. Michael Schumacher | Ferrari | 1'11"030 |
| 4. Juan Pablo Montoya | Williams | 1'11"140 |
| 5. Kimi Raikkonen | Sauber | 1'11"284 |

ANSA-CENTIMETRI

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

**GRAN PREMIO D'AUSTRIA** I due piloti della Williams, seppure separatamente, studiano il modo per contrastare la Ferrari

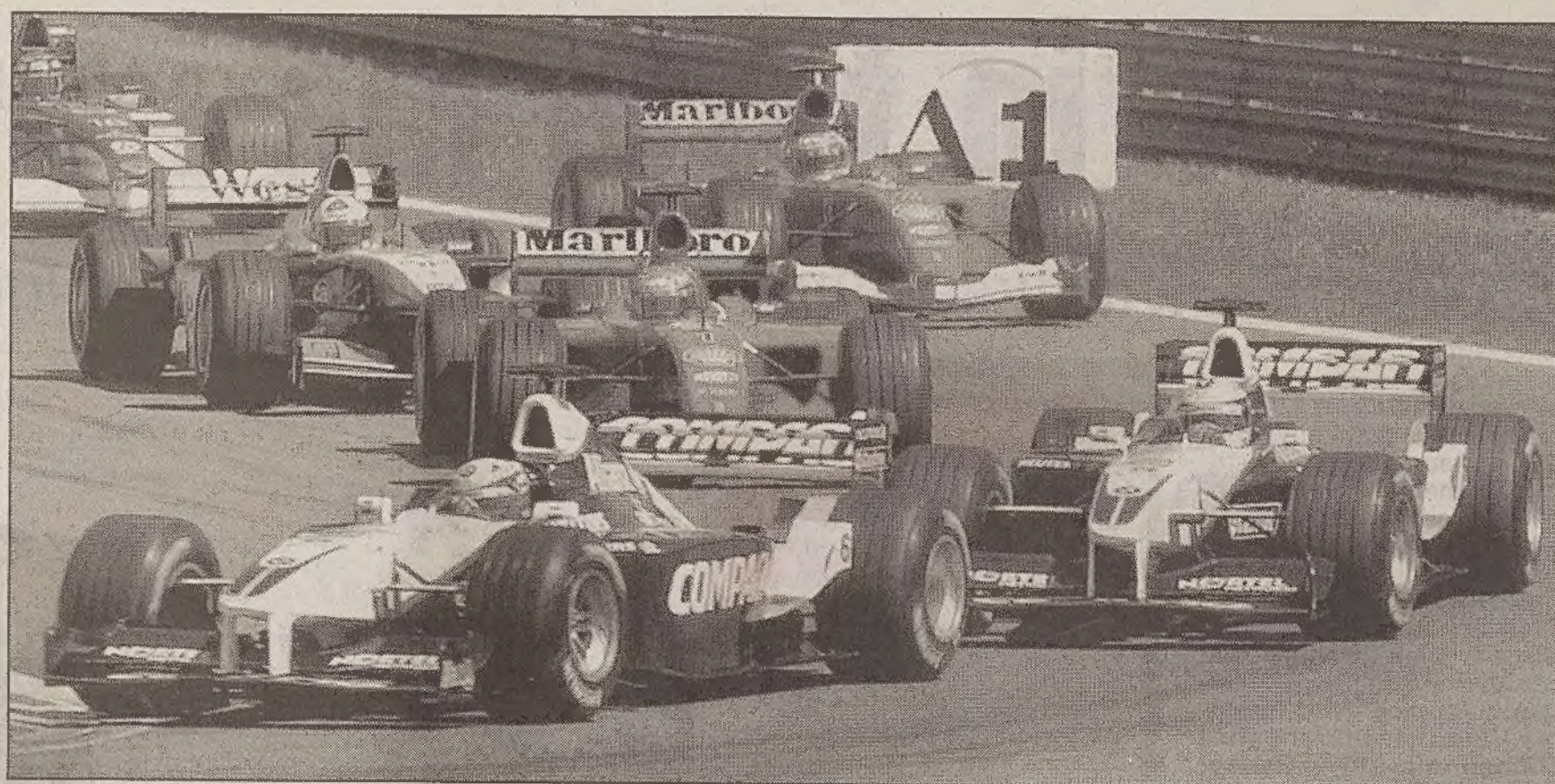
# Ralf e Montoya «gufano» contro il leader

*«Anche a me piacerebbe avere un numero 2 come Barrichello». Il colombiano: «Schumi fortunato»*

**ZELTWEG** Uno è biondo platino, l'altro nero come il carbone. Ralf Schumacher è teutonico, freddo, posato, Juan Pablo Montoya è latinoamericano, caliente, guascone. Non hanno nulla in comune salvo la «cabala»: entrambi «gufano» contro Michael Schumacher, sperando che anche a lui arrivi qualche problema tecnico che ponga fine allo strapotere che sta imponendo con la Ferrari al mondiale di F1.

Il fratellino è biondo come una vamp per un errore: ha provato a colorarsi i capelli, ma ha ottenuto un'inguardabile tinta rossiccia, che ha potuto correggere solo andando dal parrucchiere per sottoporsi a una drastica schiaritura. Che non gli ha tolto il sense of humour, come dimostra il caustico ma scherzoso commento sul prolungamento del contratto Ferrari- Barrichello: «Un fatto positivo. Vorrei anch'io un pilota numero 2 come Barrichello. Anche se nelle ultime due gare ha dato filo da torcere a mio fratello. Io non sono un grande fan di Barrichello ma in effetti è successo nelle ultime gare che Michael abbia dovuto copiare il suo set up». Solo che Rubens non arrivava in fondo, e il fratello vinceva quattro gare su cinque, «accontentandosi» del terzo posto nella quinta.

Ecco perchè ora i due della Williams-Bmw-Michelin usano tecniche voodoo contro il campione del mondo: «Faremo di tutto per un cambio di facce sul podio. Michael finora non ha avuto neanche un problema tecnico. È stato fortunato».

Una frase simile a quella di Montoya: «Michael finora è stato fortunato. Finirà prima o poi». Ma è un segno della difficoltà del team anglotedesco, se i due sperano nei guai altrui: «Non portiamo a Zeltweg novità sostanziali - dice Schumacher - e ci aspettiamo che la Ferrari sia più forte anche qui. Ma non dite che ciò porta alla noia. La F1 è sempre stata così, con la McLaren, la Ferrari e la Williams. Il bello è che le cose alla fine cambiano. I nostri problemi, senza voler colpevolizzare nessuno, stanno nell'aerodinamica, che deve crescere perchè non ci consente di sfruttare al massimo le gomme». Di Montecarlo, dice essere d'accordo con chi pensa che sia come «volare in elicottero in camera da letto»: «È un circuito divertente ma non è più al passo coi tempi». Montoya conta sulla fortuna che lo ha assistito a Barcellona, consentendogli un secondo posto insperato dopo un weekend disastroso: «Possibile battere la Ferrari? Non sono la persona giusta a cui chiederlo dal punto di vista tecnico. Per farlo, noi dobbiamo fare un doppio passo. Uno non sarebbe sufficiente, perchè lo fa anche la Ferrari».

Le macchine della Williams durante una partenza, con Montoya in testa e Ralf Schumacher.

## Alettoni fragili, torna la paura tra i piloti

**ZELTWEG** Non deve essere stato facile per la Minardi rinunciare all'ultimo Gp di Spagna ma la causa della sicurezza ha coscienziosamente prevalso sull'immagine e quindi sull'aspetto economico.

Il forfait della scuderia faentina ha un precedente di fresca memoria: due anni fa a Interlagos Peter Sauber ritirò le proprie vetture, affidate a Diniz e Salo, per i medesimi cedimenti strutturali agli alettoni. Ali che volano facendo decollare le monoposto non sono cosa nuova in F1 e i precedenti tragici di Stommelen al Montjuich e Ratzenberger a Imola costituiscono, in epoche diverse, i ricordi più tristemente famosi.

Ma quando e come nasce l'idea di dotare le F1 di appendici alari? È nel 1968 che vengono alla ribalta i mezzi di supporto aerodinamico per aumentare l'aderenza delle monoposto al suolo. Sulle F1 viene montato un alettone stabilizzatore posteriore (oppure una semplice pinna) e anteriormente un'appendice aerodinamica o spoiler. Non mancavano i contrattempi: poteva accadere che i supporti degli alettoni si piegassero sino a rompersi oppure che il carico addizionale sollecitasse oltre misura le sospensioni, come nel caso della Lotus 49. L'efficacia degli alettoni variava con la loro dimensione e con l'angolo d'inclinazione prescelto.

Si passò addirittura ad alettoni mobili nei quali l'impulso veniva espresso attraverso il pedale del freno. Nelle curve l'alettone poteva assumere una forte inclinazione mentre nei rettilinei si poteva ripristinare la posizione orizzontale per diminuire la resistenza al vento.

Lo sviluppo nel campo delle appendici aerodinamiche si fece preoccupante al punto che nel 1969 (dopo gli incidenti di Hill e Rindt con la Lotus in Spagna) si dovette per forza introdurre una regolamentazione intesa a frenarne l'eccessiva pericolosità.

Mentre Patrese colleziona treni e orologi, De Cesaris fa il surfista

## Cosa fanno i reduci della pista

**ZELTWEG** C'è chi colleziona trenini, chi fa il surfista e chi gestisce un centro di pesca d'altura a Cuba. Sono alcune delle occupazioni attuali degli ex piloti italiani di F1. Ecco un viaggio tra i volti noti e meno noti.

Di alcuni si sente ancora parlare, di altri si sono perse completamente le tracce. A parte le vicissitudini note a tutti del bolognese **Alessandro Zanardi** (36 anni), notizie certe riguardano l'ex pilota della Ferrari **Ivan Capelli** (39 anni) che, come il collega **Gabriele Tarquini** (40 anni), ha impugnato il microfono per fare il commentatore televisivo.

**Riccardo Patrese** (48 anni) è quello che in diciassette anni di carriera ha raccolto le maggiori soddisfazioni in F1: in 256 Gp ha collezionato 6 vittorie, 8 pole position e 31 podi. Adesso si è dato all'ippica... O meglio all'equitazione. Il padovano, capitano della nazionale piloti di calcio, segue da vicino l'attività agonistica delle sue gemelle Beatrice e Maddalena, campionesse di salto a ostacoli. Per il resto si diletta giocando a tennis, sci e occupandosi delle sue collezioni di orologi e trenini.

Riccardo Patrese

Uno dei decani italiani della Formula 1 è **Andrea De Cesaris** (43 anni): per lui 208 Gran Premi in carriera corredati da una pole position e cinque podi. Il romano attualmente se la spassa con i suoi due hobby preferiti: sci e surf. Per questo motivo si divide tra le Hawaii e le piste di Roccaraso o Cervinia.

**Fabrizio Barbazza** (39 anni), ex Ags Ford e Minardi, si è trasferito a Cayo Largo, un'isoletta di fronte a Cuba dove ha fatto di un hobby un'attività vera e propria: gestisce un centro di pesca d'altura e alla mosca. Chi ha tagliato completamente i ponti col mondo dei motori è **Alessandro Nannini** (43 anni), fratello della rocker Gianna e pilota di Minardi e Benetton (una vittoria e 8 podi in 77 Gp). Il toscano, infatti, dopo essersi salvato da un pauroso incidente in elicottero, si è tuffato a capofitto nel business del caffè.

**Nicola Larini** (38 anni) e **Gianni Morbidelli** (34 anni) corrono nel campionato europeo di Superturismo dove sono i più accreditati avversari del campione in carica **Fabrizio Giovanardi**. In chiusura un doveroso ricordo di **Michele Alboreto**, ex pilota che con la Ferrari ha sfiorato il titolo mondiale nel 1985, scomparso a 44 anni in un incidente durante dei test con un'Audi sul circuito tedesco del Lausitzring. Nella sua lunghissima carriera in F1 il pilota milanese ha collezionato 194 Gp con 5 successi, due pole e 18 podi.

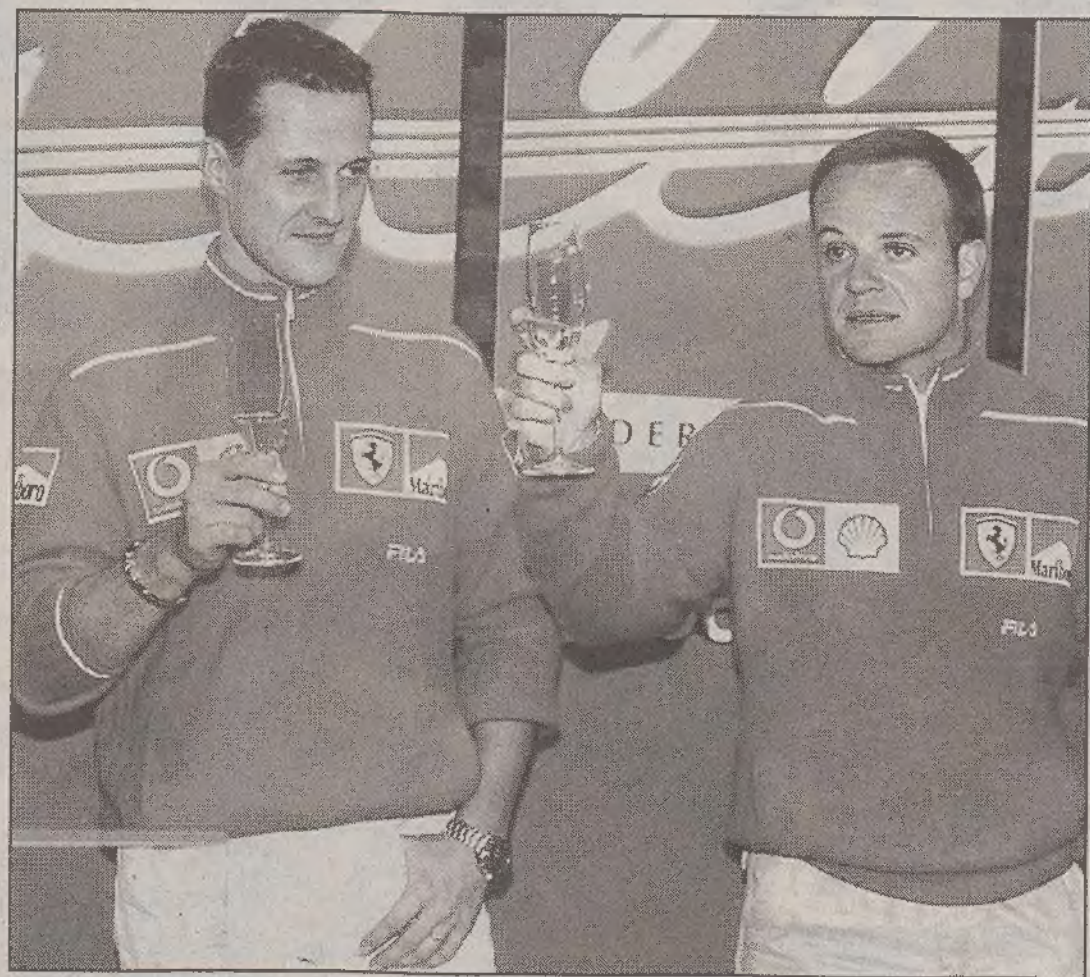
**GRAN PREMIO D'AUSTRIA** E' un tracciato stregato per il campione del mondo: l'unico dove non ha mai vinto

# Re Schumi pronto ad abbattere l'ultimo tabù

*Nella scorsa edizione successo di Coulthard davanti alle due macchine del Cavallino*

**ZELTWEG** Nella stagione dei record da aggiornare puntualmente ogni quindici giorni c'è anche un tabù da sfatare; Michael Schumacher, demolitore di questo inizio 2002, non ha mai vinto in Austria.

L'A1 Ring è rimasto (e lo è già da qualche tempo) l'unico tracciato del campionato mondiale in cui Schumi non abbia mai tagliato il traguardo davanti a tutti gli altri.

Una consuetudine, quest'ultima, che deriva dai 57 successi in carriera del ferrarista, gli ultimi 4 dei quali conquistati nell'arco dei primi 5 Gran premi datati 2002. La vicina trasferta austriaca, dunque, si trasforma in una crociata per Michael e per la sua F2002, una perfetta macchina da supremazia nata a Maranello per accompagnare l'erede di Senna a fianco di Fangio sul trono dei pluriridati. Non che la gara di domani risulti una tappa imprescindibile nella corsa al quinto titolo mondiale (il vantaggio di Schumacher è tale da garantirgli già ora la leadership fino al Gp del Canada, anche se non dovesse marcare altri punti), ma in una carriera fatta esclusivamente da cifre altisonanti il buco dell'A1 Ring va colmato quanto prima.

Michael Schumacher e Rubens Barrichello contano di brindare domani pomeriggio alla conclusione a Zeltweg del Gran Premio d'Austria di Formula Uno.

Accadrà domani? Tutto lo lascia pensare, sebbene non vada dimenticato come già l'anno scorso la sfuggevole Austria fosse considerata alla portata. In realtà finì con Coulthard primo e Schumi alle sue spalle, un paio di secondi dietro.

Ma il vero avversario allora risultò Montoya, la cui foga costò un sorpasso azzardato nelle prime battute di gara con relativo fuoripista di entrambi i contendenti. Evitare pronostici secchi, dunque, è buona abitudine, limitiamoci allora ad aggiornare la situazione rispetto a Zeltweg '01.

Coulthard ha già riposto ogni velleità di primeggiare, Montoya viene da due gare (Imola e Barcellona) condotte di fatto dietro a Ralf e la Ferrari appare alla concorrenza ancor più distante di 12 mesi orsono; senza contare che Schumi attraversa il momento di forma più splendente della sua carriera, fatto di prestazioni destinate a restare, per classe e continuità, nella storia dello sport non solo automobilistico. Basterà?

Quattro giorni di test fra il 30 aprile e il 3 maggio, sulle spalle dei collaudatori e di Barrichello. Il lavoro degli uomini del Cavallino si è svolto su tre fronti: a Fiorano con Luca Badoer alla guida, al Mugello, dove è toccato a Barrichello scendere in pista, e a Monza, circuito in cui Luciano Burti ha testato alcune soluzioni con la F2001. L'unico contrattempo è proprio occorso a quest'ultimo, autore di una violenta uscita di pista dopo 19 tornate. Nessuna conseguenza fisica per Burti, qualche botta per la monoposto, interruzione delle prove. Domani sarà importante il rendimento delle gomme; la Bridgestone viene da due successi sulla Michelin (San Marino e Spagna) in piste dove sembrava sfavorita mentre questa volta parte avvantaggiata dal pronostico degli addetti ai lavori.

David Coulthard

Un apporto, quello del gommista giapponese, che contribuisce a rendere la F2002 la monoposto che conosciamo, grazie anche al rapporto «in esclusiva» di collaborazione con il Cavallino. Privilegio quest'ultimo che la Michelin non può certamente concedere a Williams e, tantomeno, McLaren, le cui esigenze in termini di coperture difficilmente coincidono.

**n.m.n.**

## Dietro i veterani Fisichella e Trulli ecco le speranze Pantano e Biagi

**ZELTWEG** La crisi del piloti italiani ha raggiunto il punto massimo: sono solo due quelli attualmente iscritti al campionato di F1 2002, Giancarlo Fisichella e Jarno Trulli, i cui «cartellini» sono in mano a Flavio Briatore.

Il romano, 29 anni, non ha ancora terminato un Gran Premio con la sempre più disastrata Jordan mentre il pescarese, 28 anni, sempre bersagliato dalla malasorte, sta cercando di emergere con la Renault. Per lui c'è anche la rivalità interna con il compagno di squadra Jenson Button che ha già 8 punti in classifica.

Le speranze di nuovi ingressi italiani nel circus? Attualmente non sono molte. Le chance maggiori le ha Giorgio Pantano, che due settimane fa con la Coloni ha vinto la terza prova del campionato intercontinentale di F3000 a Barcellona. Qualche speranza, seppur esigua, la coltiva anche il ferrarese Tomas Biagi che quest'anno sarà al volante della monoposto di Euro 3000 Series con la quale disputerà il Campionato europeo col team Ghinzani.

La Formula 1 cerca sponsor e, per catturarli, si affida a un nuovo mezzo, la pubblicità in movimento. Il prossimo anno alcune squadre si presenteranno in pista con monoposto capaci di lanciare, ma solo in televisione, loghi e messaggi che appariranno sulle ruote quando l'auto sarà in movimento.

Gli spettatori in tribuna non si accorgeranno di nulla: vedranno soltanto qualche bagliore uscire dalle ruote, che si confonderà con il rosso dei freni incandescenti; mentre in televisione apparirà il messaggio pubblicitario che potrà essere cambiato nel corso del Gran premio. A modificare il logo penseranno i tecnici che lanceranno via radio dai box il messaggio voluto al chip installato nei cerchioni delle monoposto.

La storia della corsa è piena di episodi significativi e di brutti incidenti. Quando nel '76 vinse la Penske

# Trionfo di Brambilla sul bagnato e la volata di De Angelis

Vittorio Brambilla nella sua officina.

**ZELTWEG** Dopo un esilio durato un decennio la F1 ha ripreso dal 1997 a far tappa in Austria ma sull'attuale A1 Ring non v'è più traccia delle tante emozioni vissute in passato. Medie sul giro che salivano vertiginosamente e i troppi incidenti verificatisi al via a causa di una sede stradale non certo ampia hanno cancellato per sempre dopo l'edizione del 1987 lo splendido Österreichring, circuito costruito a fine anni Sessanta in una conca naturale tra le colline della Stiria.

Curve veloci, ripide salite e discese mozzafiato: questo era a partire dal 1970 il prodotto del crescente interesse degli austriaci verso la F1 nella quale brillava - purtroppo ancora per poco - l'asso locale Jochen Rindt. Quell'anno fu doppietta Ferrari (Ickx-Regazzoni), ma non era la prima esperienza in un Gp titolato. Sempre a Zeltweg nel 1964, su un circuito a forma di «L» ricavato in un aerodromo militare, Lorenzo Baldini aveva conquistato con la Ferrari il suo unico successo in F1, proprio nel girone del debutto di Rindt. Sui curvoni della Stiria, nel classico appuntamento di Ferragosto, si sono scritte in chiave mondiale pagine memorabili: Stewart ha conquistato il suo secondo titolo (1971) con tre gare d'anticipo lasciando il successo allo svizzero Siffert, nei due anni successivi Fittipaldi e ancora Stewart hanno scavato in Austria il gap decisivo sui rivali.

Indimenticabile la corsa del '75, funestata nel warm-up dal gravissimo incidente di Donohue (morirà due giorni dopo) e caratterizzata dalla pioggia battente al momento del via.

Vittorio Brambilla compie otto sorpassi in 19 giri e si porta al comando prima che la gara venga sospesa al 29.o passaggio per il peggioramento delle condizioni atmosferiche. In stato di evidente eccitazione agonistica il pilota monzese fa in tempo a prendere la bandiera a scacchi prima di uscire di strada causa acquaplanning e di distruggere la propria March contro il muretto dei box.

L'anno dopo vincono a sorpresa Watson e la Penske, al suo unico successo in F1, mentre nel '77 è Alan Jones con la Shadow (partito in settima fila) ad aggiudicarsi un rocambolesco Gp.

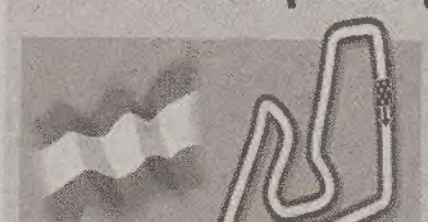
Ancora emozioni nell'82 grazie a Elio De Angelis che la spunta di 5 centesimi su Rosberg dopo l'eliminazione di tutti i favoriti dotati di vetture col turbo e nell'87 con le tre partenze rese necessarie da incidenti multipli al via. Poi, negli ultimi cinque anni, l'appuntamento è sul nuovissimo Al Ring: tanta McLaren, troppi sbadigli e poco altro da ricordare.

**g. p. g.**

### I vincitori di Spielberg

**Il primo vincitore**
**1964: L. Bandini** (Ferrari), 159,650 km/h (1)

**Gli ultimi vincitori**
**1997: J.Villeneuve** (Williams),(3)
**1998: M.Hakkinen** (McLaren), (4)
**1999: E. Irvine** (Ferrari), (4)
**2000: M.Hakkinen** (McLaren), (5)
**2001: D. Coulthard** (Mc Laren) (4)

(1) Osterreichring 3,2 km; (2) 5,942 Km; (3) A1-Ring 5,942 km; (4) 4,319 km; (5) 4,326 km

**I PRIMATI DA BATTERE**

**Prove**
**2001: M. Schumacher** (Ferrari), 1'09"562

**Giro più veloce in gara**
**2001: D. Coulthard** (McLaren),1'10"543

**Gara**
**2001: D. Coulthard** (McLaren), 1h27'45"927

**Pole position 2001: M. Schumacher** (Ferrari), 1'09"562

ANSA-CENTIMETRI